

AUDI AG

**Jahres-
abschluss**

2021

AUDI AG ABSCHLUSS ZUM 31. DEZEMBER 2021

Bilanz der AUDI AG.....	3
Gewinn-und-Verlust-Rechnung der AUDI AG.....	4
Ergänzende Angaben.....	5
Feststellung des Jahresabschlusses 2021	11

BILANZ DER AUDI AG

AKTIVA in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögensgegenstände	691	624
Sachanlagen	7.513	8.112
Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.948	2.963
Technische Anlagen und Maschinen	687	735
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.640	3.350
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.238	1.064
Finanzanlagen	19.446	13.898
Anteile an verbundenen Unternehmen	6.469	6.025
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.310	194
Beteiligungen	457	486
Wertpapiere des Anlagevermögens	7.210	7.193
Sonstige Ausleihungen	0	0
Anlagevermögen	27.650	22.634
Vorräte	3.410	3.205
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	377	295
Unfertige Erzeugnisse	1.153	705
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.690	2.205
Geleistete Anzahlungen	190	0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	12.665	19.460
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.394	1.735
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	10.188	16.248
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	837	1.187
Sonstige Vermögensgegenstände	246	290
<i>davon Restlaufzeit über 1 Jahr</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
Sonstige Wertpapiere	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	256	235
Umlaufvermögen	16.331	22.900
Rechnungsabgrenzungsposten	156	188
Bilanzsumme	44.137	45.722
PASSIVA in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	110	110
Kapitalrücklage	12.040	12.175
Gewinnrücklagen	1.417	1.417
Eigenkapital	13.567	13.702
Sonderposten mit Rücklageanteil	6	6
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	5.224	4.514
Steuerrückstellungen	1	1
Sonstige Rückstellungen	14.015	13.412
Rückstellungen	19.240	17.927
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	265	32
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>265</i>	<i>32</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.773	1.577
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>1.773</i>	<i>1.577</i>
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.022	11.067
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>7.205</i>	<i>10.331</i>
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	22	78
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>22</i>	<i>78</i>
Sonstige Verbindlichkeiten	567	760
<i>davon Restlaufzeit bis zu 1 Jahr</i>	<i>567</i>	<i>641</i>
<i>davon aus Steuern</i>	<i>106</i>	<i>115</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>32</i>	<i>108</i>
Verbindlichkeiten	10.649	13.514
Rechnungsabgrenzungsposten	675	573
Bilanzsumme	44.137	45.722

GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DER AUDI AG

in Mio. EUR	2021	2020
Umsatzerlöse	47.968	46.957
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-44.557	-43.898
Bruttoergebnis vom Umsatz	3.411	3.059
Vertriebskosten	-2.186	-2.936
Allgemeine Verwaltungskosten	-389	-349
Sonstige betriebliche Erträge	4.118	3.212
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	353	287
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.175	-1.646
<i>davon aus der Währungsumrechnung</i>	-236	-378
<i>Erträge aus Beteiligungen</i>	2.054	7.306
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	2.054	7.306
<i>davon aus Gewinnabführungsverträgen</i>	443	340
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	99	171
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	70	90
<i>davon aus der Abzinsung</i>	0	0
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-15	-79
<i>davon gegen verbundene Unternehmen</i>	-15	-79
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-738	-632
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	-10	-3
<i>davon aus der Aufzinsung</i>	-670	-600
Ergebnis vor Steuern	5.179	8.106
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.154	-276
Ergebnis nach Steuern	4.025	7.830
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführter Gewinn	-4.025	-7.830
Jahresüberschuss	-	-

ERGÄNZENDE ANGABEN

/ ANGABEN ZUR GESELLSCHAFT

Die AUDI Aktiengesellschaft (AUDI AG) hat ihren Sitz in Ingolstadt und ist eingetragen in das Handelsregister beim Amtsgericht Ingolstadt (HR B 1). Die AUDI AG ist zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 HGB.

/ GRUNDLAGEN DER RECHNUNGSLEGUNG

Der Jahresabschluss der AUDI AG ist nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils gültigen Fassung aufgestellt.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung ist nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

/ ANGABEN ZUR DIESELTHEMATIK

// UNREGELMÄSSIGKEITEN BEI NO_x-EMISSIONEN

Im September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Vierzylinder-Dieselmotoren vom Typ EA 189 des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte Volkswagen darüber, dass in weltweit rund 11 Mio. Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189, davon rund 2,4 Mio. Audi Fahrzeuge, auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Im November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 TDI Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden. Betroffen waren in den USA und Kanada, wo für Fahrzeuge strengere Vorschriften in Bezug auf NO_x-Grenzwerte als in anderen Teilen der Welt gelten, insgesamt rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Konzernmarken Volkswagen, Audi und Porsche.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Audi gelungen, Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatkägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem

Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen, darunter die AUDI AG, fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen sind, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

// UMFANGREICHE UNTERSUCHUNGEN DURCH VOLKSWAGEN UND AUDI

Volkswagen und Audi haben unverzüglich nach Veröffentlichung der ersten „Notice of Violation“ eigene interne und auch externe Ermittlungen eingeleitet, die zum großen Teil bereits abgeschlossen werden konnten.

Während die Volkswagen AG, Wolfsburg, konzernintern die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren trägt, ist die AUDI AG für die Entwicklung der Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 und V8, zuständig.

Die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die EPA im November 2015 keine Kenntnisse von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in V6 TDI-Motoren hatten.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der AUDI AG können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den nachfolgend aufgeführten Rechtsgebieten ergeben.

// PRODUKTBEZOGENE KLAGEN WELTWEIT (OHNE USA/KANADA)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Israel, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

Die financialright GmbH hat vor mehreren deutschen Gerichten an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit nur noch eine geringe Teilmenge der Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz. Die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH ist höchstrichterlich jedoch noch nicht geklärt.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien eine Klage gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, bei Gericht angekündigt, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden werden kann. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 288 und V-TDI automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv beteiligen.

In Frankreich ist eine Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) gegen die Volkswagen AG und andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage.

In den Niederlanden ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig. Derzeit ist weiterhin unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im

Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften, darunter die AUDI AG, anhängig.

Der BGH hat im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Der BGH entschied, dass Käufern eines vor Bekanntwerden der Dieseldiagnostik erworbenen Fahrzeugs Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zustehen. Sie können die Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen, müssen sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestehen hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen.

Zudem hat der BGH im November 2021 in einem Verfahren gegen die AUDI AG deren Haftung auch für Aggregate des Typs EA189 in bestimmten Fallkonstellationen bejaht.

Soweit erforderlich wurden basierend auf der aktuellen Bewertung der Verfahren Rückstellungen gebildet. Allerdings wird in der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Audi auf nicht über 50 Prozent eingeschätzt. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

// VERFAHREN IN DEN USA/KANADA

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von drei US-Bundesstaaten (Illinois, Ohio und Texas) sowie einige Kommunen weiterhin Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im September 2021 haben die Volkswagen AG und die AUDI AG Vergleichsvereinbarungen zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen der US-Bundesstaaten

Montana und New Hampshire geschlossen. Im November 2021 haben Volkswagen und der Bundesstaat Illinois das Berufungsgericht des Bundesstaats Illinois informiert, dass sie eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Bundesstaats Illinois erzielt haben, die der Bundesstaat Illinois zuletzt noch in Teilen in der Rechtsmittelinstanz geltend gemacht hatte.

Im November 2021 lehnte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) die von Volkswagen beziehungsweise Volkswagen und Audi im Rechtsmittelwege beantragte Überprüfung sowohl einer Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County und Salt Lake County nicht zurückzuweisen, als auch einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Bundesstaats Ohio, das es abgelehnt hatte, bestimmte Klagen des Bundesstaats Ohio abzuweisen, ab. Im Rahmen des Verfahrens in Ohio wurde im Januar 2022 ein Vergleich geschlossen.

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden. Die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs.

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Das Verfahren befindet sich weiterhin in einem frühen Stadium.

Soweit ein Sachverhalt in den vorstehenden Absätzen und Kapiteln nicht gesondert beschrieben wird, ist eine Bewertung im derzeitigen Verfahrensstand noch nicht möglich.

// ABSTIMMUNGEN MIT BEHÖRDEN ZU TECHNISCHEN MASSNAHMEN WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenziale hat das Kraftfahrt-Bundesamt von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für die betroffenen Aggregate Software-Updates entwickelt und bis auf wenige Ausnahmen durch das Kraftfahrt-Bundesamt freigegeben und bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Die wenigen sich noch in Entwicklung befindlichen Software-Updates werden voraussichtlich zu Beginn des zweiten Quartals 2022 dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Freigabe vorgestellt.

Die AUDI AG steht im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, u.a. mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Ziel dieses Austausches ist es, bestimmte im Tagesgeschäft aufkommende technische Sachverhalte der zuständigen Behörde mitzuteilen und deren rechtliche und regulatorische Bewertung zu diskutieren. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht stets mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder z.B. Typpengenehmigungsaspekte von Behörden bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist regelmäßig eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

// STRAF- UND VERWALTUNGSVERFAHREN IN DEUTSCHLAND

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG, unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend V6 und V8 TDI-Motoren, im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend V6 und V8 TDI-Motoren erhoben.

Aus diesen Anklageerhebungen ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für die AUDI AG.

// HAFTUNGS- UND DECKUNGSVERGLEICH

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, und die AUDI AG haben sich am 9. Juni 2021 im Zusammenhang mit der Dieseldieselthematik über einen Haftungsvergleich mit den Herren Stadler, Dr. Knirsch und Prof. Dr. Winterkorn auf Schadensersatzleistungen geeinigt. Zugleich haben die Volkswagen AG und die AUDI AG zusammen mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, einen Deckungsvergleich mit der Zurich Insurance plc. als D&O-Versicherer des Grundvertrags sowie den D&O-Versicherern der Exzedentenversicherungsverträge geschlossen.

Danach verpflichtete sich Herr Stadler zu Leistungen an die Volkswagen AG und die AUDI AG in Höhe von insgesamt 4,1 Mio. EUR – davon 1,7 Mio. EUR an die AUDI AG –, Herr Dr. Knirsch zu Leistungen an die AUDI AG in Höhe von 1,0 Mio. EUR und Herr Prof. Dr. Winterkorn zu Leistungen an die Volkswagen AG in Höhe von 11,2 Mio. EUR. Die D&O-Versicherer verpflichteten sich zu Zahlungen von insgesamt 270,0 Mio. EUR. Davon stehen der AUDI AG 67,0 Mio. EUR zu.

Gespräche im Zusammenhang mit der Dieseldieselthematik bezüglich Schadensersatzforderungen gegen Herrn Prof. Dr. Hackenberg und Ansprüche aus Versicherungsleistungen gegen den D&O Versicherer Berkshire Hathaway International Insurance Limited aus einem Exzedentenversicherungsvertrag sind derzeit noch ergebnisoffen.

// KARTELLRECHTLICHE ERMITTLUNGEN

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG, Wolfsburg, sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt.

Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber dem Volkswagen Konzern bzw. den drei von dem Kartellverfahren betroffenen Gesellschaften Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. EUR verhängt worden ist. Hierbei sind die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gesamtschuldnerisch für 466,2 Mio. EUR sowie die Volkswagen AG und die AUDI AG zusätzlich gesamtschuldnerisch für 36,2 Mio. EUR haftbar gemacht worden. Eine konkrete Zuordnung des Gesamtbußgelds auf die Marken wurde von der EU-Kommission in den Bescheiden nicht vorgenommen.

Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und

Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Fahrzeuge, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Audi hat die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen „Case Handler“ der KFTC ist im November 2021 ergangen. Volkswagen, Audi und Porsche werden darauf erwidern.

Auch in der Türkei ist in dieser Angelegenheit ein Verfahren eröffnet worden. Hier haben die drei Konzernmarken einen Bericht der Wettbewerbsbehörde erhalten und diesen beantwortet. Im Januar 2022 hat die türkische Wettbewerbsbehörde ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen. Diese haben sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Volkswagen, Audi und Porsche prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln.

Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbarer Sachverhalte Verfahren unter anderem gegen Volkswagen, Audi und Porsche eröffnet und Auskunftersuchen erlassen.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Audi arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen. Eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

// WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im Oktober 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen ab. Die Kläger hatten behauptet, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften inkl. der AUDI AG, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Gegen diese Entscheidung legten die Kläger Rechtsmittel ein.

Im August 2021 nahmen die Kläger einer der beiden Sammelklagen das von ihnen eingelegte Rechtsmittel zurück. Im Oktober 2021 bestätigte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) die Abweisung der anderen Sammelklage durch das US District Court des Northern District

von Kalifornien. Die Kläger der zuletzt genannten Sammelklage legten Rechtsmittel gegen die Abweisung der Berufung ein und konnten bis zum 27. Dezember 2021 einen Antrag auf erneute Verhandlung einreichen. Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der

Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es wurden keine Rückstellungen gebildet, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

/ ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

// HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und ähnlichen Haftungsverhältnissen	869	860
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	10	10
<i>davon gesamtschuldnerische Haftung für Altersversorgung</i>	17	16
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	93	110
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	93	110

Die Inanspruchnahme der unter den Haftungsverhältnissen ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Bürgschaften wird aufgrund

der gegenwärtigen Bonität und des bisherigen Zahlungsverhaltens der Begünstigten als gering eingeschätzt. Dies gilt auch für den wesentlichen Umfang der Sicherheiten, die für fremde Verbindlichkeiten bestellt sind. Erkennbare Anhaltspunkte, die eine andere Beurteilung erforderlich machen würden, liegen nicht vor.

// UNTERSCHIEDSBETRAG

PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN GEM. § 253 (6) HGB

in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020
Unterschiedsbetrag Pensionsrückstellungen gem. § 253 (6) HGB	915	1.058

FESTSTELLUNG DES JAHRESABSCHLUSSES 2021

Der Jahresabschluss 2021 wird nach Billigung durch den Aufsichtsrat der AUDI AG am 23. Februar 2022 festgestellt und freigegeben.

Ingolstadt, 18. Februar 2022

Der Vorstand



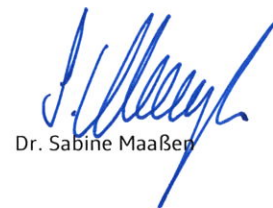
Markus Duesmann



Dirk Große-Loheide



Oliver Hoffmann



Dr. Sabine Maaßen



Jürgen Rittersberger



Gerd Walker



Hildegard Wortmann